

la red de aparcamientos para bicicletas en la ciudad

La bicicleta, como un medio de transporte más, necesita ser estacionada en un lugar seguro, bien aparcada y cerca del punto de destino. La Gerencia de Urbanismo está gestionando un proceso gradual de instalación de aparcamientos, partiendo de premisas sobre la prioridad de ubicación en puntos estratégicos y accesibles de la ciudad. La instalación de aparcamientos para bicicletas ayuda a la aceptación social haciendo presente a la bicicleta en el medio urbano, es decir, los usuarios perciben que existe un lugar para ellos en la política de movilidad y que el mobiliario urbano se adapta a sus necesidades.

El Plan Director contempla, dentro del programa de equipamientos adscrito a la red ciclista, un programa de implantación progresiva de una red de aparcamientos para bicicletas. El objetivo de esta actuación es garantizar un acceso homogéneo de toda la población y así, dar respuesta a la demanda actual, garantizando una ubicación adaptada a las necesidades reales.

La localización de los aparcamientos es una tarea específica a desarrollar a corto y medio plazo y ligada a la gestión de la red. Ésta debe desarrollarse paralelamente a la extensión de la red de barrio, de forma que la construcción de un carril en una calle o la señalización de un itinerario prioritario debe llevar asociado un estudio de localización y dimensionamiento de aparcamientos de bicicletas, y así dar satisfacción a las posibles demandas generadas por la propia existencia de la infraestructura. Tanto en la localización de aparcamientos como en la planificación y gestión de la red de itinerarios de barrio, es importante buscar la vinculación de los sectores locales proclives a los modos no motorizados. Es una medida relativamente menos costosa que la construcción de carriles y permite que la ciudadanía reconozca la infraestructura ciclista y valore el uso

de la bicicleta para acceder a los centros de atracción que dispongan de este servicio.

La situación actual.

Desde hace unos meses se está llevando a cabo un programa de implantación de aparcamientos para bicicletas. El diseño que se está instalando está ideado para poder atar la bici con seguridad y comodidad, si bien es necesario probar su durabilidad a medio y largo plazo.

En la actualidad, tras dos fases de instalación de aparcabicis por la ciudad, se han instalado sesenta y nueve aparcamientos para bicicletas distribuidos en puntos estratégicos del Casco Antiguo, y fuera del recinto del centro histórico, se han instalado otros cincuenta y uno. La oferta de plazas actual es de 1.200, en 120 módulos de aparcabicis distribuidas en espacios públicos, lugares de gran concentración de usuarios (centros de enseñanza, bibliotecas, instituciones y servicios públicos en general). La extensión progresiva de esta experiencia por los distintos barrios de la ciudad y en función de los emplazamientos demandados, dará cobertura en el plazo de gestión de este Plan a un total de 2.800 plazas, cifra que situaría a Sevilla por encima de algunas ciudades españolas como Barcelona o Bilbao.

07.1 DISEÑO PARA MODELO APARCABICIS DE LA GERENCIA DE URBANISMO

Existen diversos modelos de aparcabicis en el mercado de probada eficacia y bajo coste de instalación. Tras el estudio de diversos ejemplos de aparcabicis instalados en ciudades españolas y europeas, se está colocando un diseño de la Gerencia de Urbanismo con 12 plazas para bicicletas en cada módulo.

El diseño consiste en una estructura tubular de acero inoxidable reforzada con pletinas y cartelas. La descripción técnica del modelo implantado se puede resumir así:

Aparcabicicletas modelo "GERENCIA DE URBANISMO": Con 5 espacios hábiles entresemicírculos, realizado mediante tubo de acero inoxidable curvado en semicírculo de 1.5. m de diámetro, de sección 38 mm y espesor 1.5 mm, tubo recto de acero inoxidable de 0.75 m de longitud, de 22 mm de sección y 1.5 mm de espesor; pletinas de arriostramiento de acero inoxidable de 40 mm de anchura y 8 mm de espesor; cartelas triangulares de acero inoxidable de 50 mm de lado y 8 mm de espesor de refuerzo en soldaduras de apoyo; cartelas trapezoidales de acero inoxidable de 8 mm de espesor con detalle grabado "NO&DO" y soldadas en la zona superior de las curvas. Todas las cartelas se terminarán redondeando los filos para eliminar cualquier posibilidad de corte.

La instalación se realizará sobre acerado o calzada mediante tornillos antivandálicos, fijados con resinas epoxídicas, tacos químicos o mecánicos, en función del firme existente en el punto de localización concreto, extremos a definir por la dirección técnica.

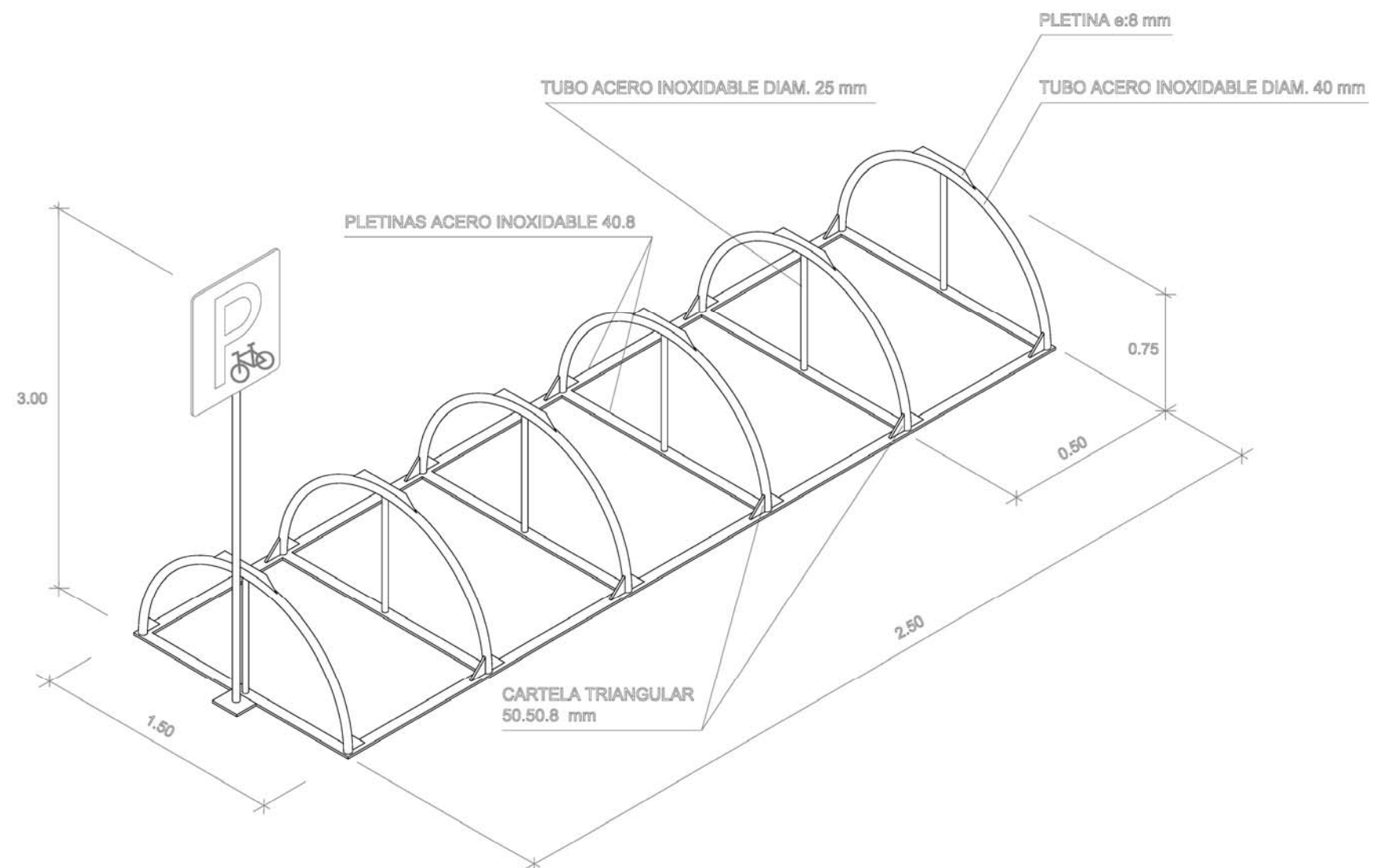
07.2. UBICACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS PARA BICICLETA: RESIDENTES, VÍA PÚBLICA, PUNTOS DE INTERMODALIDAD.

Organizar una propuesta de aparcamientos para bicicletas y después un programa de implantación, es algo que puede hacerse tanto en respuesta a las demandas locales, de los equipamientos y servicios que lo soliciten; como de manera planificada.

El Plan de la Bicicleta propone varias tipologías de aparcamiento según estén situados en equipamientos-servicios y enclaves de la ciudad, en elementos de transporte como estaciones de metro,

paradas de autobuses y en las denominadas "puertas intermodales" del Centro Histórico, y finalmente, unos aparcamientos de "mayor calado" que irían integrados en los denominados Centros de Servicio de la Bicicleta, propuestos en los grandes intercambiadores de la ciudad, Santa Justa, Prado de San Sebastián y Plaza de Armas.

Estos centros tendrían una dotación importante de aparca-bicis con vigilancia y protección climática, incluyendo préstamo y servicio de bicicletas tanto para usuarios habituales como para visitantes y turistas, con diversas tarifas según la frecuencia del uso de la bicicleta. También puede disponerse de un pequeño taller de reparaciones.

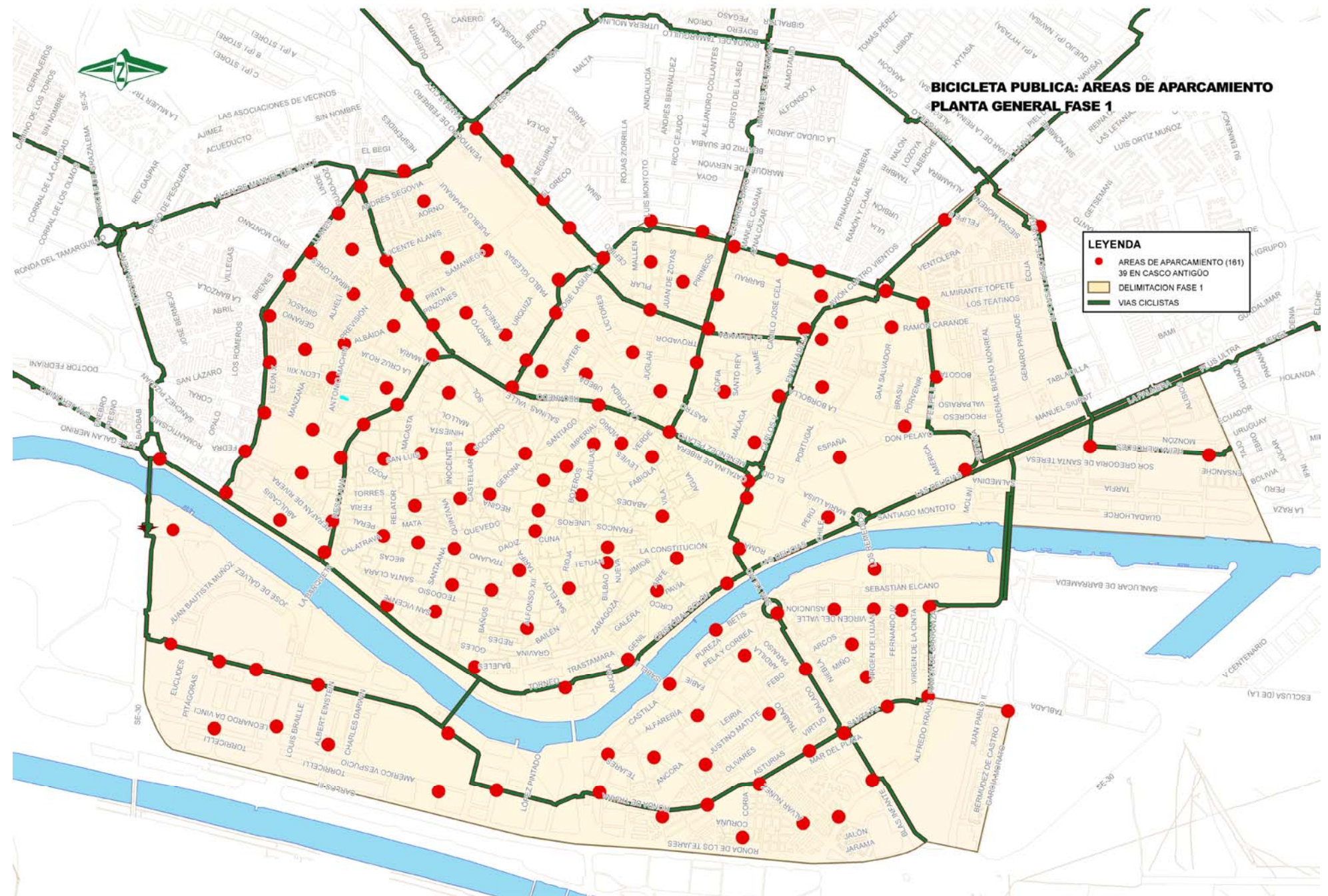


PLAN DIRECTOR PARA EL FOMENTO DEL TRANSPORTE EN BICICLETA. SEVILLA 2007-2010

Este tipo de infraestructuras ofertadas por las ciudades europeas más favorables a la bicicleta, están teniendo un desarrollo importante en ciudades francesas como Estrasburgo y París, y son las mismas empresas municipales de transporte las que se encargan de su gestión.

La adecuada utilización de la red ciclista de Sevilla hace necesaria la ubicación de aparcamientos para bicicletas en los diversos centros de atracción de desplazamientos que son:

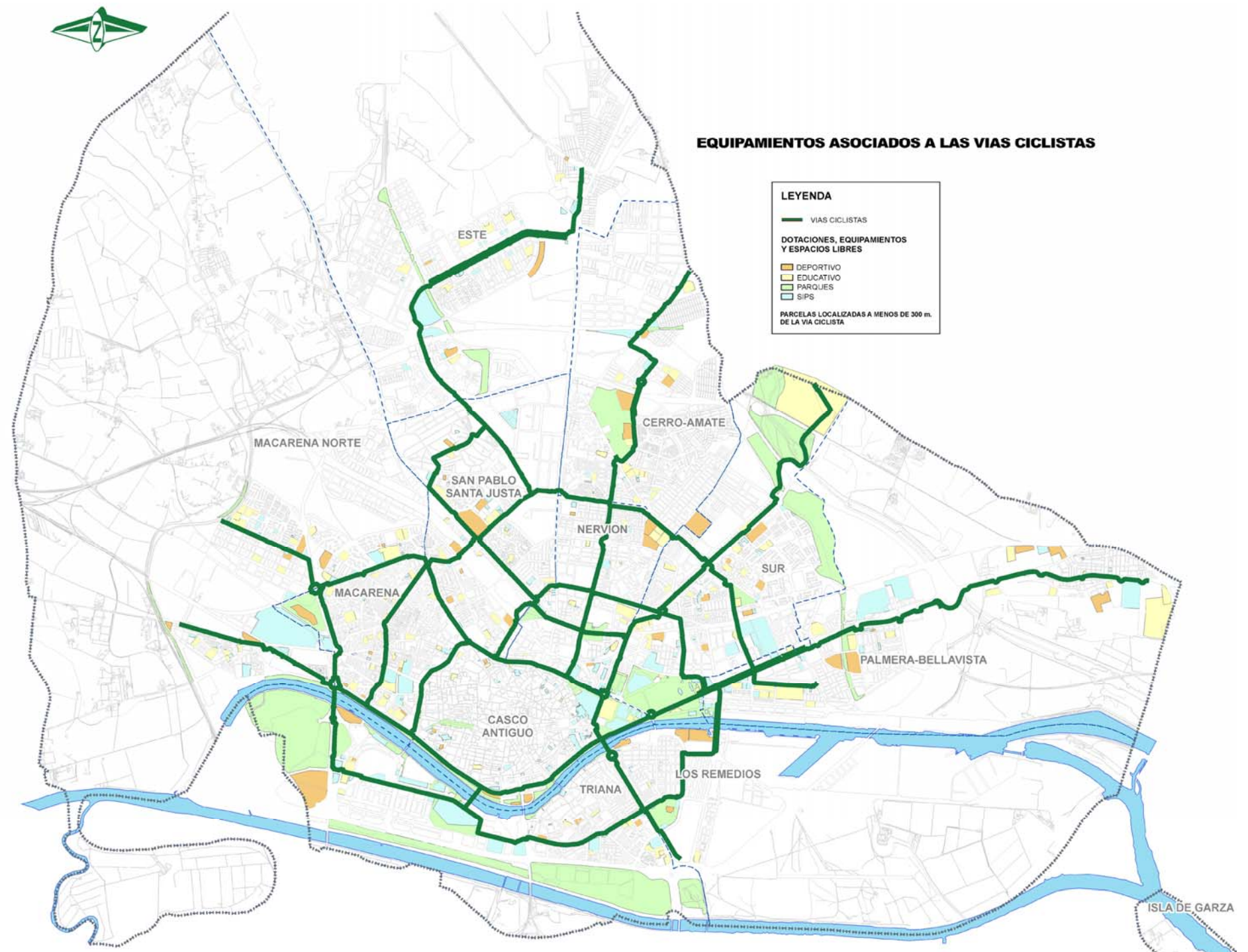
- Centros educativos de los diversos niveles.
- Oficinas y centros administrativos.
- Polígonos industriales.
- Zonas comerciales y mercados.
- Parques, jardines y plazas.
- Instalaciones y centros deportivos.
- Ejes comerciales de barrio y céntricas.
- Lugares de ocio .



Coordinación de la demanda y oferta de aparcamientos a organismos, entidades y empresas.

Se ha realizado un listado de las dotaciones, equipamientos y espacios públicos localizados a menos de 300 metros de la red principal de itinerarios de vías ciclistas de la ciudad, de manera que la instalación de aparcamientos por la ciudad se consiga siguiendo una distribución homogénea de los mismos.

Actualmente la Gerencia de Urbansimo ofrece la posibilidad a los diferentes organismos y empresas públicas, de que soliciten la implantación de dichos aparcabicis en sus respectivas sedes a través de una solicitud a la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla. Las demandas privadas se canalizan procurando una ubicación en el espacio público adyacente a las mismas.



07.3. LA DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS EN EL NUEVO PLAN GENERAL.

En julio de 2006 se ha aprobado definitivamente el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, el cual incluye como novedad, la obligatoriedad de dotar de plazas para bicicletas a los nuevos aparcamientos y garajes construidos en la ciudad.

Concretamente, el artículo 6.5.32. "Dimensiones de las plazas de los Aparcamientos Privados", de la Normativa de Ordenanzas de dicho Plan General, establece, en su apartado 4, la obligatoriedad de dotación de aparcamientos para bicicletas en una proporción de uno (1) por cada diez (10) plazas de vehículos a motor. En el caso de los Aparcamientos Públicos, el Artículo 6.5.36. obliga a reservar una (1) plaza de aparcamiento para vehículos de dos ruedas por cada diez (10) plazas de vehículos automóviles grandes.

